

Failure of airbags and three-point seat belts of motor vehicles, premium as well as top premium cars in multi-collision, exemplified by an accident outside the city of Idstein on Sept. 09, 01

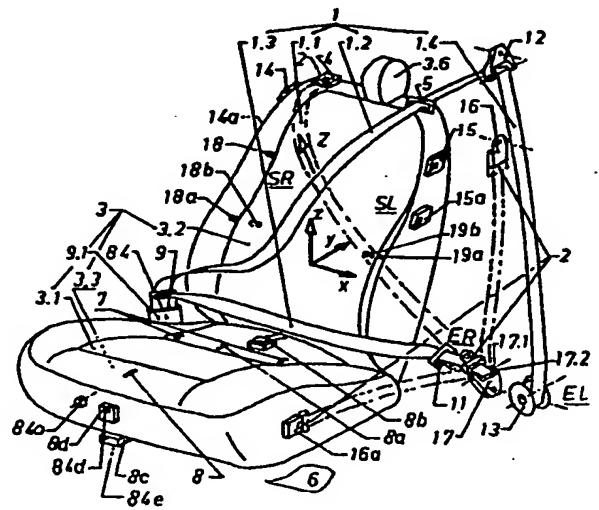
26

During two minor lateral collisions, described by the attached police report and Fig., a 34 year-old belted female driver of Ford Mondeo, registered in Oct. 14, 1996, was submarining (slipping downward) under her seat belt till her car offset crashed at angle of 20° into a bus, thus resulting in intrusion of the steering into the car compartment, fracturing her knees, when crashing into parts thereof, and significantly reducing the distance of her head to the deflated airbag, great force of which fractured her head and intruded her face plane into her skull.

These severe injuries were reported to me by police officer POK Kluthe. A 12-litre Volvo airbag, has an energy of a 900 kg heavy car at the travelling speed of 5 kph. See EP 844 939 B1. That 50-litre Ford airbag yielded four-fold energy, which is able to crush the head into pieces. I presume she suffer brain damages for a long period, *if not for the rest of her life*, in response to oscillating whiplash, great impact energy and no blood supply during the impact and oscillation up to, I presume, 15 milliseconds due to very high blood pressure in veins.

To adapt the deployment of two-stage front airbags, side airbags and tubular head airbags to the impact condition and to monitor the position of the driver to the steering wheel, a control device is recently installed in Mondeo or Jaguar. However, it is incapable of calculating the yaw-, pitch- and roll-acceleration, oscillation of the head during the first and second collision, submarining, reduction of the distance between the head and the intruding steering wheel and the deformation of conventional seat and floor rails with open profile, the stiffness of which is far less than that of the patented seat and floor rails with closed profile ref. to DE 19549378 C2. The collapse of conventional seat and floor rails results in seat detachment.

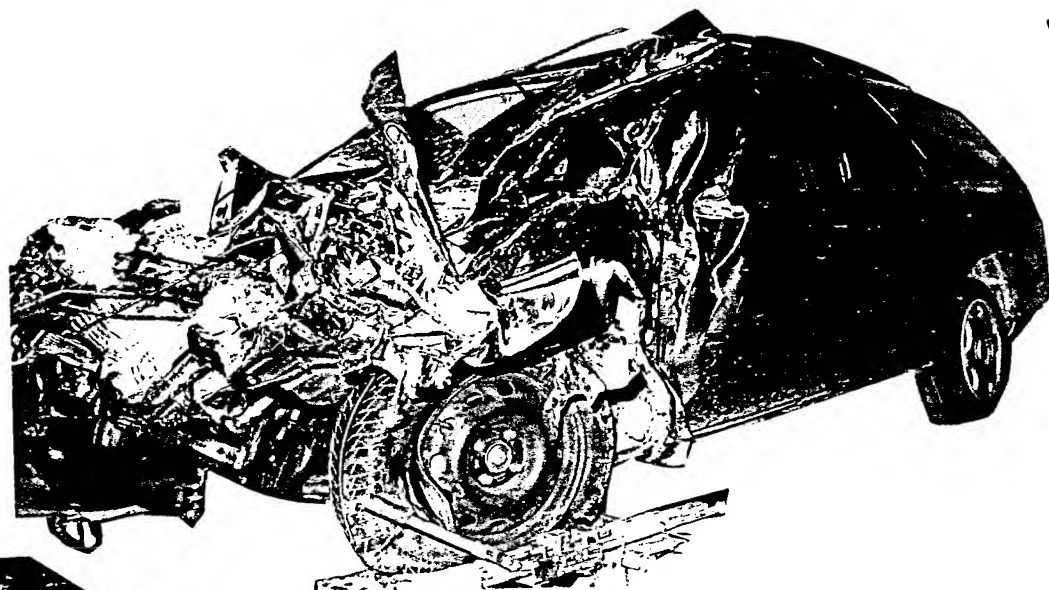
Submarining has occurred in real-world front as well as rear collisions! I own another photos of this Ford Mondeo and other cars. The passenger protection of brand-new premium as well as brand-new top premium cars has totally failed too in real-world multi-collisions! Ref. to DE 43 36 351 A1 Roger Daniel from Ford Corp. has invented a slidable pan (42) to intercept a passenger submarining in a rear collision, during which his knees and feet are broken. EP 1 037 773 B1 (DE 197 49 780 C2) proposes a measure, far cheaper and more effective than the prior art (Volvo/Renault/Saab/Opel), to provide the lap belt portion (1.3) with at least one movable latch plate (11, 25), subdividing it into two belt portions (1.3R, 1.3L), which restrain both thighs of the passenger upon plug-in connection of the latch plate (11, 25) with an additional buckle assembly (7, 8, 8a to 8d), which is arranged in or to the seat cushion (3.1, 3.1a to 3.1d) and can be connected to energy absorbers ref. to DE 197 58 497 C2 to gradually absorb great energy and dampen oscillation in any accident!



Countermeasures ref. to EP 1 037 773 B1 (DE 197 49 780 C2) to avoid submarining, DE 197 11 392 C1, resolving the failure and shortcomings of AUDI Procon-ten ref. to DE 38 01 347 C2, to avoid intrusion of steering wheel, EP 1 037 773 B1 (DE 197 49 780 C2), EP xxx B1 (DE 197 58 498 C2) and DE 197 58 497 C2 to resolve the problems of airbags, DE 197 11 392 C1, DE 196 15 985 C1 and DE 196 36 167 C1 to increase energy absorption and dampen oscillation, DE 19549378 C2, DE 19655051 C2, DE 196 55 146 C2, WO01/38128, on which the European Patent Office will grant patent, regarding seat adjusting mechanisms equipped with seat and floor rails with closed profile.

Dr. -Ing. Giok Djien Go © 05.11.01

Great force of the deflated airbag fractures the head of the 34-year old female driver, whose knees are broken, and further intrudes her face plane into her skull. Horrible according to the Police Officer POK Kluthe



blood traces on the hull of airbag



blood traces on the hull of airbag

VERKEHRSUNFALLANZEIGE

Dienststelle Polizeipräsidium Westhessen PD Rheingau-Taunus, PSt. Idstein Gerichtsstr. 3, 65510 Idstein Tel.: (06126) 93 94 -0 FAX: -15	Antragsteller 65189 Wiesbaden	Eingangsstempel 34 SV 26.09.01
Tgb. Nr.: II-652/01	Ordnungswidrigkeit verjährt am:	Tatbestands <input checked="" type="checkbox"/> Protokollaufnahme <input type="checkbox"/> RB Krs Gem 439008

Unfallart Zusammenstoß m. and. Fahrzeug, das anfährt, anhält o. i. ruh. Verkehr steht vorausfährt oder wartet seitlich in gleicher Richtung fährt entgegenkommt einbiegt oder kreuzt Zusammenstoß zw. Fzg. und Fußgänger Aufprall auf Hindernis auf Fahrbahn Abkommen von Fahrbahn nach rechts Abkommen von Fahrbahn nach links Unfall anderer Art	37 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	Behördenkennung (Dienststellen-Nr.) 176 Unfalldatum (Tag/Monat/Jahr) 26/09/01 Unfallzeit (h/min) 09/00	Anzahl der Beteiligten 02 Getötete 31 32 Schwer-verletzte 01 Leicht-verletzte 01 Gesamtsachschaden (volle DM) 1.300.000 Alkohol-einwirkung 36A (78) Kfz. nicht fahrbereit <input checked="" type="checkbox"/> 36B (79) Gefahrgut <input type="checkbox"/> § 142 StGB <input type="checkbox"/>
Unfallort (Gemeinde, Ortsteil, Kreis, Straße, Richtungsfahrbahn) Gemarkung 65510 Idstein, B 275,			
Charakteristik der Unfallstelle Kreuzung Einmündung Grundstücksein- oder -ausfahrt Steigung Gefälle Kurve			
Besonderheiten der Unfallstelle Schienengleicher Wegübergang Fußgängerüberweg (Z.293) Fußgängerfurt Haltestelle Arbeitsstelle Verkehrsberuhigter Bereich (Z.325)			
Lichtzeichenanlage in Betrieb außer Betrieb			
Geschwindigkeitsbegrenzung (durch Z.274/274.1 angeordnet-km/h)			
Lichtverhältnisse Tageslicht Dämmerung Dunkelheit			
Straßenzustand Trocken Naß/Feucht Winterglatt Schlüpfrig (Öl, Dung, Laub usw.)			
Aufprall auf Hindernis neben der Fahrbahn Baum Mast Widerlager Schutzplanke sonstiges Hindernis kein Aufprall			
Vorläufig festgestellte Ursachen gemäß Verzeichnis nr. 01-69 Ord.-Nr. 01 49 58 59 60 61 62 63 62 63 Ord.-Nr. 66 67 68 69 70 71 72 73 gemäß Verzeichnis 70-89 74 75 76 77			

Straße 1: Klasse B Nr. 275 km 0,800 Straße 2: Klasse 48 Nr. 49 52 53 54 KB	Unfall-kateg. 61 Unfall-ty 62 64 Sonder-erhebung 65 67 68 78 Unfallhergang: Ord.-Nr. (ggf. Handskizze) 01: Ford Mondeo 02: Bus	Unfallfolge 4 6 8 F Sondermerkmal gesteckt
---	---	--

Zu 14.10.96
 W F O N X X G B B N T D 7 1 4 6 2
 ON01 befährt die B275, aus Richtung Waldems-Esch kommend, in Richtung Idstein.
 Zwischen der Abfahrt B275/L3026 (Abfahrt zur Escher Str.) und der Abfahrt B275/L3026 (Abfahrt Ri. Wörsdorf) macht die Straße eine langgezogene Linkskurve und ist leicht abschüssig.
 Aus unbekannter Ursache kam ON01 nach rechts von der Fahrbahn, auf den dortigen unbefestigten Seitenstreifen ab (mit dem rechten Rad). Dann zog sie den PKW wieder auf die Fahrbahn, übersteuerte offensichtlich und kam erneut nach rechts von der Straße ab. Sie streifte hierbei leicht die rechtsseitige Leitplanke. Dann zog sie den PKW wieder auf die Fahrbahn, übersteuerte erneut und kam wieder nach rechts ab. Sie stieß gegen die rechtsseitige Leitplanke, wurde von dort abgewiesen und fuhr dann wieder auf der Fahrbahn im spitzen Winkel in Richtung Gegenverkehr. Hierbei stieß sie frontal mit einem entgegenkommenden Bus zusammen.

Die Fahrerin ON01 wurde schwer verletzt in das Krankenhaus in Limburg gebracht. Der Airbag im PKW hatte ausgelöst.
 Die Fahrerin ON02 wurde lediglich leicht verletzt und nach einer vorsorglichen Untersuchung im Krankenhaus Idstein wieder entlassen.

Sachschaden:
 ON01: Totalschaden
 ON02: gesamter Frontbereich, jedoch hauptsächlich links eingedrückt.

Offset Kollision 02

42 m 146,5 m 20°

Da.-Ing. Glok Dfien Go
 Pfahlgrabenstr. 45
 D-65510 Idstein
 Germany

Barriere "A"

26.09.01
 (Datum)

I / POK / PKin
 (Unterschrift und Amtsbezeichnung d. aufnehmenden Beamten/-in)

Verfolgungsbehörde

Infolge des Submarinings tauchte die angeschnallte 34-jährige ON1 durch den Gurt durch, mit der Folge, daß ihre Knie durch starken Aufprall gegen die Fahrzeugteile gebrochen wurden (*Kniefraktur*). Gegenmaßnahmen EP 1 037 773 B1 (DE 197 49 780 C2) und DE 100 10 415 C1.

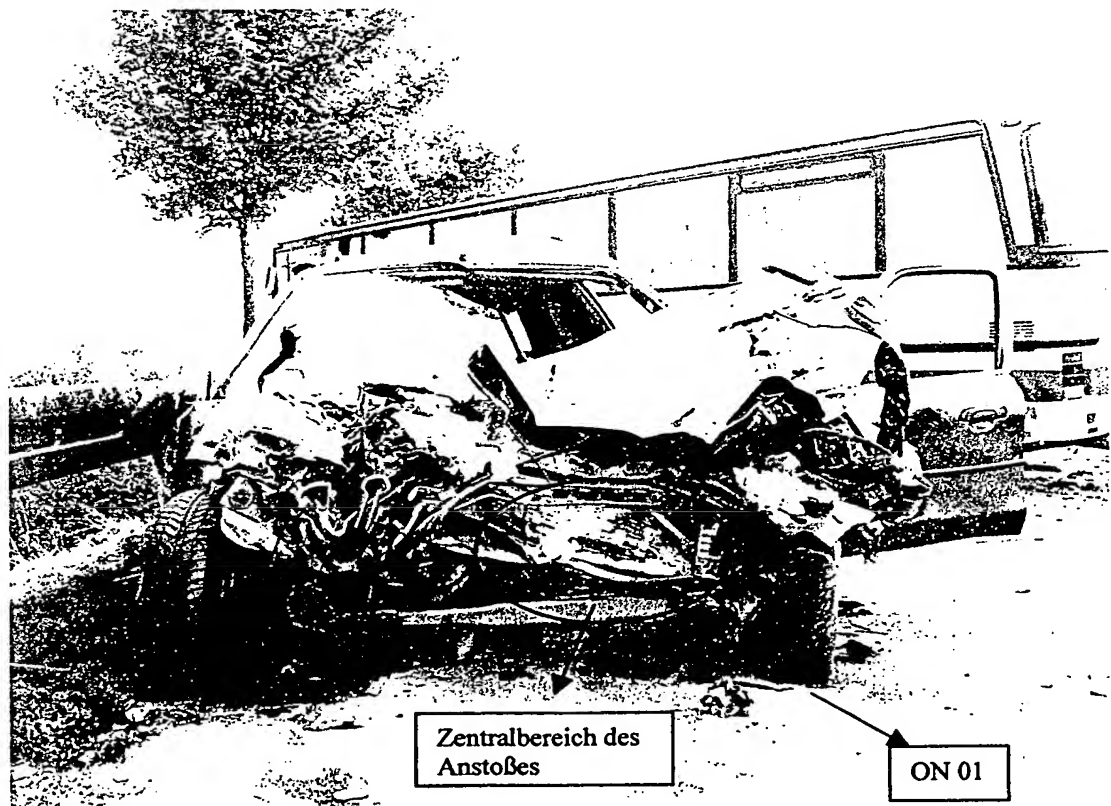
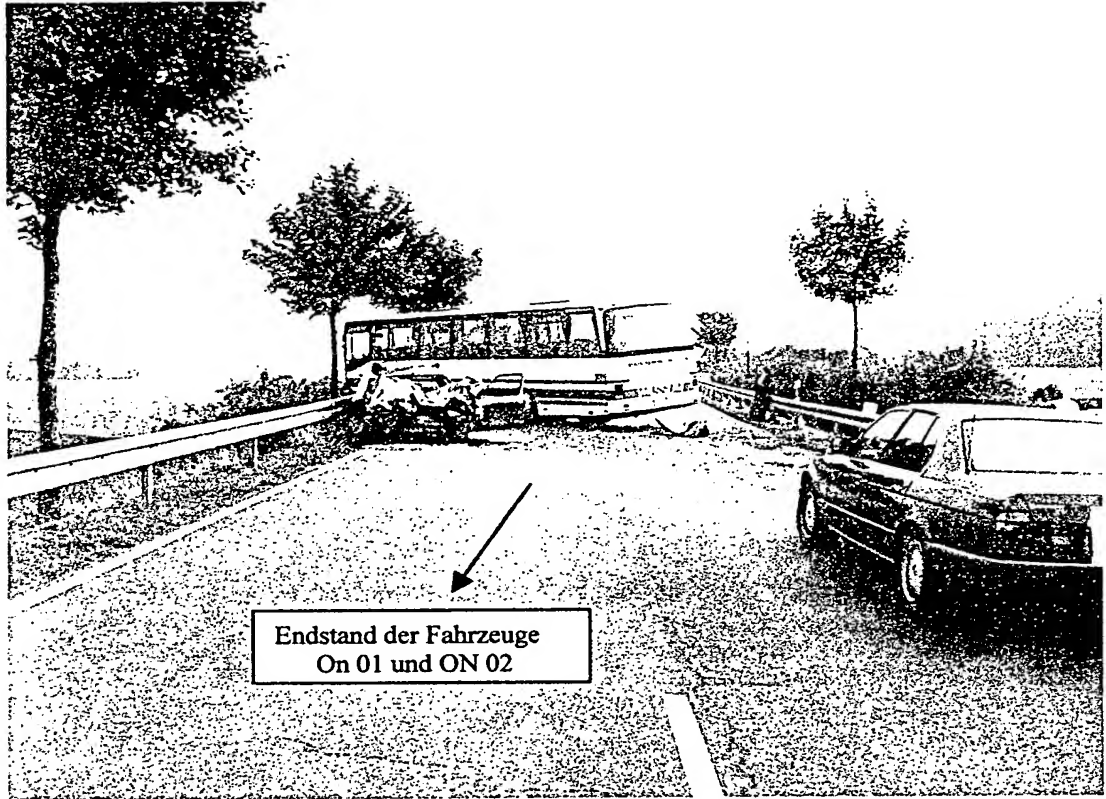
* Lt. POK Kluthe sei sie 1,70 m groß und erleide Knochenbrüche und eingedrungene Gesichtsfäche. Bedingt durch Intrusion der Lenksäule um 100 mm verkürzte sich der Abstand zwischen dem Airbag und Gesicht. Der 12-l Volvo-Seitenairbag (s. EP 844 939 B1) hat die Energie eines 900 kg Fahrzeuges bei $v = 5 \text{ km/h}$. Dieser 50-l Ford Frontairbag verfügte über mind. vierfache Energie, die die Knochenbrüche und die Intrusion der Gesichtsfäche in den Kopf verursacht hat. Ferner ist ein *Langzeitgehirnschaden* zu befürchten, da das Gehirn wegen starker Pendelbewegung, hoher Aufprallenergie und vor allem wegen Nichtversorgung des Blutes während des Aufpralles bis zu 15 Millisekunden beschädigt ist. Maßnahmen mittels

- DE 197 11 392 C1, die das Versagen des weltberühmten AUDI Procon-ten gemäß DE 38 01 347 C2 bei *Offset Frontkollision* löst, gegen Intrusion der Lenksäule und zur Straffung des Gurtes bei Abbau großer Gurtkraft, Aufprallenergie und Dämpfen starker Schwingung bei *beliebiger Front- oder Heckkollision*. In US Patentschriften erwähnten die Erfinder und Sicherheitsexperten die Vorzüge des AUDI Procon-ten. Leider erkannten sie nicht weitere Nachteile, daß große Gurtkraft nicht abgebaut und starke Schwingung nicht gedämpft wird.
- EP 1 037 773 B1 (DE 197 49 780 C2), EP xxx B1 (DE 197 58 498 C2) und DE 197 58 497 C2 zur Lösung der Probleme der Airbags bei allen Kraftfahrzeugen wie Nichtauslösung, Fehlauflösung, begrenzten Energieabbaues, IQ Reduzierung, Verbrennungen, schwerer/tödlicher Verletzung, usw.
- DE 197 11 392 C1, DE 196 15 985 C1 und DE 196 36 167 C1 zum Abbau großer Aufprallenergie und Dämpfen starker Schwingung bei *beliebiger Front-, Seiten- oder Heckkollision* oder bei *Massenkarambolage*. Bei realen *Frontkollisionen* hat die Restenergie das gewaltsame Öffnen des Kofferdeckels oder der Hecktür sogar der Premium-Fahrzeuge (Photos vorhanden) zur Folge. S. Anlage. Kommt ein Überschlag hinzu, ist mit einem Herausschleudern der Fondinsassen, die aus der Rückhalterung ihrer Dreipunkt-Sicherheitsgurte befreit sind, und mit US-Schadenersatzurteilen, zuletzt 262,5 Mill. \$ zu rechnen.

Dr. -Ing. Giok Djien Go © 09.10.01

Dr.-Ing. Giok Djien Go
Wahlgrabenstr. 45
D-65510 Idstein
Germany

Blatt 2		Behördenkennung		Unfalldatum (Tag/Monat/Jahr)		Unfallzeit (h/min)	
Beteiligte Personen und Fahrzeuge		176		2609 01		0900	
		Ord.-Nr.	Kind	Jugendl.	Heranw.	§ 142 StG	Alkoholeinw.
		01					
		15					
		13					18 BAK
Familiennamen		21					
- auch Geburtsname -		30					
Vornamen		22	Andrea Charlotte				
Straße, Nr.		26					
PLZ, Wohnort		24					
Beruf		27					
Geburtsort		28					
Geburtsdatum		27	26 11 66				
Geburtsort		28					
Kreis		42					
Gesetzliche(r) Vertreter(in) Name		44					
Straße, Nr.		43					
PLZ, Wohnort		13					
Art der Verkehrsbeteiligung		13					
			PKW-Führerin				
Fahrzeugart			Pkw Kombi				
Hersteller/Typ			17 Ford/BNP				
Kennzeichen gem. § 23 (2) StVZO/Anzahl der Benutzer			1				
Anderes Kennzeichen/Nationalitätszeichen (außer "D")/Anzahl Benutzer							
Beförderungsfahrzeug							
Unfallfolgen bei Beteiligten Personenschaden							
Submarining							
Sachschaden (volle DM)			20 000				



Fahrer- und Beifahrerzelle
ON 01



